

### **BAB III**

#### **GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI**

Pada bab ini berisikan uraian mengenai kondisi aktual wilayah studi yang akan dijadikan bahan acuan dalam menentukan perancangan fasilitas pedestrian. Secara garis besar bab ini akan menguraikan gambaran umum Jalan Dr. Setiabudhi, gambaran umum fasilitas pedestrian, dan karakteristik pengguna jalan, sebagai informasi awal dalam melakukan perancangan fasilitas pedestrian.

#### **3.1 Gambaran Umum Jalan Dr. Setiabudhi**

Berdasarkan RTRW Kota Bandung tahun 2013, Pengembangan dan penataan ruang kota yang lebih terarah melalui RTRW Kota perlu dilakukan secara terpadu dan menyeluruh sebagai bagian dari strategi untuk meningkatkan kinerja pemerintahan dan pembangunan, menciptakan kondisi lingkungan yang lebih baik, maupun meningkatkan kinerja pelayanan publik

Secara konseptual pengembangan Kota Bandung dalam tata ruangnya dirumuskan bahwa perkembangan ke arah utara dikendalikan dari pusat-pusat kegiatan perkotaan yang dikembangkan di bagian utara dan tidak didorong terus, karena adanya limitasi dan kendala topografis Kota Bandung sebelah utara. Pembangunan ke arah utara terus diawasi dan dikendalikan terutama untuk perumahan dengan ukuran kapling yang luas. Hal tersebut berkaitan dengan upaya melindungi kawasan Kota Bandung bagian utara sebagai kawasan konservasi.

Jalan Dr. Setiabudhi yang merupakan bagian Wilayah Pengembangan Utara Kota Bandung, kebijaksanaan yang mendasarinya adalah RDTR Kawasan Bandung Utara dan SK Gubernur Jawa Barat Nomor 181.1/SK.1624-Bapp/1982 tentang Peruntukan Lahan di Wilayah Inti Bandung Raya Bagian Utara. Berdasarkan kebijakan tersebut ditetapkan beberapa wilayah peruntukan dengan kategori bagian wilayah yang sesuai bagi zona pembangunan, khususnya pembangunan yang bersifat perkotaan, dan bagian wilayah khusus (kawasan pendidikan tinggi, perumahan, dan industri), pengembangan lebih lanjut di wilayah studi diusahakan sesuai dengan persyaratan topografi dan kelayakan lingkungan.

Jalan Dr. Setiabudhi merupakan bagian dari jalur koridor utara yang sangat potensial bagi pendistribusian perkembangan kota-kota kecil di sekitar Bandung dan yang berpotensi sebagai lintasan alternatif menuju pusat pengembangan utama (DKI Jakarta), selain itu sebagai penghubung ke pusat-pusat kegiatan pertanian dan pariwisata (Lembang, Subang, Pamanukan, Indramayu) di bagian utara Kota Bandung. Kebijakan Pemerintah Kota Bandung untuk perkembangan kegiatan di Jalan Dr. Setiabudhi adalah untuk zona pembangunan fisik di wilayah koridor Utara. Jalan Dr. Setiabudhi berada dalam wilayah Pengembangan (WP) yaitu WP Bojonagara dan WP Cibeunying dimana lokasi jalan Dr. Setiabudhi berada di Kecamatan Sukasari dan Kecamatan Cidadak yang merupakan batas dari keduanya.

Jalan Dr. Setiabudhi berada dalam Wilayah Pengembangan Bojonagara dan Cibeunying terletak pada daerah tinggi dengan kecenderungan kearah utara semakin tinggi. Pada daerah perbatasan dengan Kabupaten Bandung tepatnya batas dengan Kecamatan Lembang merupakan daerah tertinggi yaitu 1.050 mdpl, sedangkan kearah selatan semakin rendah yaitu 700 mdpl, kondisi ini mengakibatkan hampir setengah Wilayah Pengembangannya termasuk kedalam Kawasan Bandung Utara (mulai garis kontur 750 mdpl ke arah utara) yang mempunyai limitasi dalam pengembangannya, pada umumnya Jalan Dr. Setiabudhi dibuat berada dengan kemiringan 0-25%, pengembangan lebih lanjut di wilayah studi diusahakan sesuai dengan persyaratan topografi dan kelayakan lingkungan.

Penyusun lebih menekankan penelitian di Jalan Dr. Setiabudhi Kota Bandung mulai dari pertemuan Jalan Dr. Setiabudhi-Jalan Sukajadi hingga Sub Terminal Ledeng. Berdasarkan pertimbangan ruang lingkup wilayah yang telah disebutkan pada bab I maka wilayah studi dapat dilihat dari 3 (tiga) titik pengamatan yaitu segmen 1 mulai dari pertemuan Jalan Dr. Setiabudhi-Jalan Sukajadi sampai pertigaan Jalan Gegerkalong Hilir, segmen 2 mulai pertigaan Jalan Gegerkalong Hilir sampai pertigaan Jalan Gegerkalong Girang, segmen 3 mulai dari pertigaan Jalan Gegerkalong Girang sampai pertigaan Jalan Sersan Bajuri (Sub Terminal Ledeng).

### 3.1.1 Kondisi Geometrik Jalan di Wilayah Studi

Kondisi geometrik wilayah studi yaitu Jalan Dr. Setiabudhi Kota Bandung mulai dari pertemuan Jalan Dr. Setiabudhi-Jalan Sukajadi hingga Sub Terminal Ledeng dapat dilihat pada **Tabel III.1.** di bawah ini :

**Tabel III.1**  
**Kondisi Geometrik Jalan di Wilayah Studi**

Wilayah Studi	Panjang Jalan (m)	Lebar (m)	Arah Arus	Trotoar		Beban Lalu Lintas (smp/jam)	Rangking
				Tinggi Permukaan (cm)	Lebar Trotoar (cm)		
Pertemuan Jalan Dr. Setiabudhi-Jalan Sukajadi hingga Sub Terminal Ledeng	1861	12-14	4/2 UD	20-25	150	6000	194

*Sumber : Dinas Bina Marga, 2007, Survey Primer, 2009.*

Jalan Dr. Setiabudhi termasuk dalam tipe jalan 4 lajur 2 arah tak terbagi (4/2UD) dengan lebar jalur jalan 12.0 – 14.0 m. Jalan Dr. Setiabudhi merupakan jalan kolektor primer, yaitu jalan yang melayani angkutan pengumpulan/pembagian dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi dengan persyaratan kecepatan rencana minimal 40 km/jam, lebar badan jalan minimal 9 meter, kapasitas sama dengan atau lebih besar dari pada volume lalu lintas rata-rata, jalan masuk dibatasi, direncanakan sehingga tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan.

Jalan Dr. Setiabudhi sebagai jalan kolektor primer yang pelayanannya diutamakan bagi lalu lintas regional, maka berdasarkan klasifikasi menurut fisik (struktur, perkerasan, dan fungsi jalan) maka ruas Jalan Dr. Setiabudi termasuk kategori jalan kelas II, dimana kelas jalan ini mencakup semua jalan dengan fungsi sekunder, komposisi lalu lintasnya terdapat lalu lintas lambat tapi tanpa kendaraan tak bermotor. Jumlah jalur minimal adalah dua jalur dengan kontruksi terbaik. Untuk lalu lintas lambat disediakan jalur sendiri.

Beberapa pertimbangan yang dapat menentukan kelas jalan ini, yaitu :

- Struktur perkerasan jalan berupa aspal/hotmix
- Dimensi geometris dengan jumlah jalur hanya dua jalur komposisi lalu lintas yang masih bercampur antara kendaraan cepat dan lambat

### 3.1.2 Jenis Kegiatan di Wilayah Studi

Keberadaan Jalan Dr. Setiabudhi sesuai dengan fungsinya sebagai jalan kolektor primer turut serta dalam memicu perkembangan aktivitas kegiatan kota yang disertai perubahan guna lahan yang mengikuti pola jaringan jalan yang ada. Hal ini tampak pada perkembangan kegiatan yang bersifat lebih produktif di sepanjang Jalan Dr. Setiabudhi, perkembangan kegiatan jasa dan perkantoran swasta yang saat ini berlangsung secara sporadis dan berpenetrasi ke daerah perumahan perlu dibatasi, kegiatan komersial lain yang perkembangannya juga menunjukkan kecenderungan meningkat di Jalan Dr. Setiabudhi adalah, jasa penunjang kepariwisataan dalam bentuk penginapan/hotel dan jasa hiburan. Kegiatan perdagangan eceran berupa toko maupun pertokoan yang selama ini berintrusi ke daerah perumahan dan berkembang membentuk pola perkembangan pita (*ribbon*) di jalur jalan-jalan utama, perlu dikendalikan perkembangannya. Khususnya kegiatan perdagangan serta pertokoan di Jalan Dr. Setiabudhi, dan jalan Geger Kalong perlu dibatasi, agar tidak merambah lebih jauh lagi dari kondisi yang sekarang terutama terhadap kecenderungan bersambungunya perkembangan linear tersebut agar kelancaran arus lalu lintas tidak terhambat mengingat bahwa jalan-jalan tersebut merupakan jalur jalan utama yang menghubungkan ke pusat-pusat kegiatan pertanian dan pariwisata (Lembang, Subang, Pamanukan, Indramayu) di bagian utara Kota Bandung. Untuk mengatasi Perkembangan kegiatan-kegiatan di jalur jalan tersebut harus memperhatikan syarat-syarat sebagai berikut :

- Pengembangan kegiatannya tidak menyebabkan dampak terjadinya perlambatan lalu lintas.
- Memperhitungkan kemungkinan upaya penataan lebar jalan, penyediaan areal parkir, dan penyediaan jalur pedestrian.

Berdasarkan kondisi eksisting disepanjang jalan Dr. Setiabudhi di wilayah studi terdapat beberapa kegiatan diantaranya *perumahan/permukiman* (rumah tinggal, kontrakan/kostan), *komersial* (Lembaga keuangan, JasaPerawatan/Perbaikan Kendaraan, Hotel/Wisma, Fasilitas Kesehatan, Lembaga Profesional/Perkantoran, Perdagangan Eceran, Fotocopy, wartel, Pasar swalayan (yogya griya, borma, dll)), *pelayanan umum* (Pendidikan (SLTPN 12, SLTPN 15, Universitas Pasundan, Universitas Pendidikan Indonesia, Sekolah Tinggi Pariwisata Bandung), Kantor Pos, Militer, Terminal, Tempat Ibadah), yang kesemuanya itu memberikan peluang bagi

mereka untuk melakukan perjalanan mencapai tujuan khususnya dengan berjalan kaki. Lebih jelasnya dapat dilihat pada **Gambar 3.1**.

Jenis kegiatan tersebut hanya sebagai informasi untuk melihat beberapa kegiatan yang dianggap mempengaruhi jalur pedestrian di Jalan Dr. Setiabudhi Kota Bandung khususnya wilayah studi.

### 3.1.3 Keadaan Lalu Lintas di Wilayah Studi

Munculnya kegiatan-kegiatan komersial seperti mall-mall dan *factory outlet* memperburuk kondisi transportasi di Kota Bandung. Apabila tidak segera ditangani, keberadaan kegiatan komersial akan mengakibatkan terkuncinya jalur-jalur transportasi Kota Bandung. Masalah ini tidak bisa hanya diselesaikan dari sisi transportasinya saja, tetapi harus terintegrasi dengan sektor-sektor lain, seperti pengaturan fungsi lahan, sistem terminal dan penyediaan fasilitas pejalan kaki (trotoar, penyeberangan, dll). Adapun kegiatan-kegiatan yang sering menggunakan badan jalan sehingga keberadaanya mengganggu lalu-lintas adalah PKL, pasar tumpah, dan *on street parking*.

Jalan Dr. Setiabudhi merupakan jalan kolektor primer dan salah satu jalan yang menghubungkan kota bandung dengan kota di sebelah utara Bandung yaitu Lembang yang sekaligus sebagai jalur alternatif dari/ke Jakarta, Subang, Indramayu. Intensitas lalu lintas di jalan Dr. Setiabudhi cukup tinggi, selain banyak kendaraan pribadi yang melintas juga dilalui beberapa lintasan kendaraan umum dari berbagai jurusan, diantaranya yaitu jurusan ledeng-kelapa, ledeng-cicaheum, ledeng-margahayu, ledeng-leuwi panjang, ST hall-lembang, bandung-indramayu, dan lain-lain, bahkan ada juga bis-bis pariwisata yang lewat jalur tersebut.

Di Jalan Dr. Setiabudhi juga terdapat satu sub terminal dan 2 (dua) pangkalan angkutan umum, yaitu sub terminal Ledeng dan pangkalan angkutan umum di sekitar Jalan Gegerkalong Girang dan di sekitar Jalan Gegerkalong Hilir. Sub-terminal Ledeng hanya melayani pergerakan penduduk yang melakukan pergerakan ulang-alik, dan digunakan untuk angkutan antar kota yaitu Bandung-Subang.

Keadaan lalulintas di wilayah studi dapat dilihat dari kegiatan perhitungan volume kendaraan, dapat dilihat dibawah ini :

**Tabel III.2**  
**Volume Kendaraan di Wilayah Studi Pada Hari Biasa**

Waktu	Titik Pengamatan	Volume / Jenis Kendaraan			Volume Kendaraan Total ken/jam
		Kend Ringan	Kend Berat	Sepeda motor	
		Ken/jam	ken/jam	ken/jam	
Jam Puncak Pagi	Segmen 1	1268	25	1824	3117
Jam Puncak Siang	Segmen 2	1623	27	1837	3487
Jam Puncak Sore	Segmen 3	1645	28	1848	3521

*Sumber : survei primer, 2009*

Segmen 1 volume total kendaraan mencapai rata-rata 3117 ken/jam, segmen 2 volume totalnya mencapai rata-rata 3487 ken/jam, segmen 3 volume totalnya mencapai rata-rata 3521 ken/jam. Volume lalu lintas kendaraan untuk hari biasa, terbesar terjadi di segmen 3 yaitu pada jam puncak sore dan terkecil di segmen 1 yaitu pada jam puncak pagi.

Sedangkan untuk volume lalu lintas kendaraan pada hari libur dapat dilihat pada **Tabel III.3** berikut ini :

**Tabel III.3**  
**Volume Kendaraan di Wilayah Studi Pada Akhir Pekan**

Waktu	Titik Pengamatan	Volume / Jenis Kendaraan			Volume Kendaraan Total ken/jam
		Kend Ringan	Kend Berat	Sepeda motor	
		ken/jam	ken/jam	ken/jam	
Jam Puncak Pagi	Segmen 1	1086	18	1426	2530
Jam Puncak Siang	Segmen 2	1486	14	1732	3232
Jam Puncak Sore	Segmen 3	1564	12	1958	3534

*Sumber : survei primer, 2009*

Volume lalu lintas kendaraan untuk hari libur segmen 1 volume totalnya mencapai rata-rata 2530 ken/jam, segmen 2 volume totalnya mencapai rata-rata 3232 ken/jam, segmen 3 volume totalnya mencapai rata-rata 3534 ken/jam, Volume lalu lintas untuk akhir pekan, terbesar terjadi di segmen 3 yaitu pada jam puncak sore dan terkecil di segmen 1 yaitu pada jam puncak pagi.

### 3.1.4 Kondisi Guna Lahan di Wilayah Studi

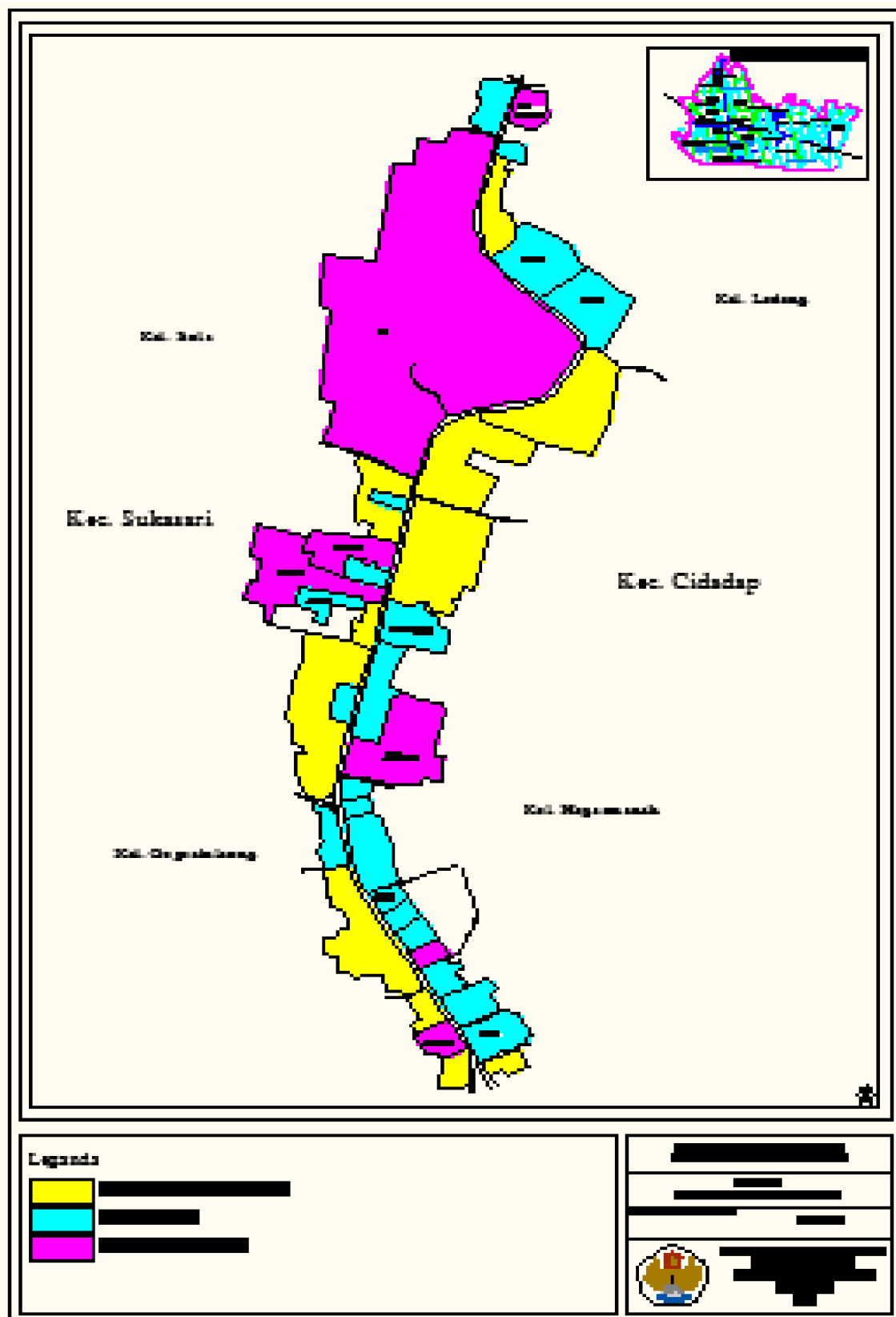
Tata guna lahan sisi jalan (*transport demand*) merupakan penggunaan dari sepotong lahan di sisi jalan, seperti untuk perdagangan/komersial atau permukiman. Masing-masing jenis lahan tersebut mempunyai intensitas aktifitas dari rendah sampai tinggi. Dalam melakukan kebutuhan aktivitas yang ada pada lahan, manusia untuk memenuhi kebutuhannya ia melakukan perjalanan antara tata guna lahan melalui prasarana transportasi, hal ini akan menimbulkan arus lalu lintas seperti, manusia, kendaraan, dan barang.

Penggunaan lahan di sepanjang Jalan Dr. Setiabudhi selain didominasi oleh daerah perumahan juga terdapat kawasan pendidikan, perkantoran, jasa penunjang pariwisata, dan perdagangan serta lain-lainnya. Pada umumnya jenis penggunaan lahan tersebut ditempati oleh bangunan-bangunan yang terletak sangat dekat dengan tepi jalan raya dan perkembangan aktivitas komersial mengikuti keberadaan perumahan dan berkembang sejalan dengan meningkatnya nilai lahan akibat perkembangan Kota Bandung. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dibawah pada **Gambar 3.1** dan **Tabel III.4** dibawah ini.

**Tabel III.4**  
**Kelompok Guna Lahan Sepanjang Jalan di Wilayah Studi**

No	Kelompok Guna Lahan	Jenis Aktivitas Penggunaan lahan
1	Perumahan/Permukiman	1. Rumah Tinggal 2. Kontrakan/kostan
2	Komersial	1. Lembaga keuangan (Bank Mandiri, BCA, BRI, BNI, dll) 2. JasaPerawatan/Perbaikan Kendaraan 3. Hotel/Wisma 4. Fasilitas Kesehatan (apotek) 5. Lembaga Profesional/Perkantoran 6. Perdagangan Eceran (retail) Material Bangunan 7. Perdagangan Eceran (retail) Umum 8. Perdagangan Eceran (retail) makanan/Restoran 9. Perdagangan Eceran (retail) Pakaian 10. Perdagangan Eceran (retail) Meubel 11. Fotocopy, wartel 12. Pasar swalayan (yogya griya, borma, dll)
4	Pelayanan umum	1. Pendidikan (SLTPN 15 dan 12, STPB/NHII, UNPAS, UPI) 2. Kantor Pos 3. Tempat Ibadah 4. Terminal (sub terminal ledeng) 5. Militer

*Hasil Survey tahun 2009*





### 3.2 Gambaran Umum Fasilitas Pedestrian di Jalan Dr. Setiabudhi

Pada kondisi aktual fasilitas pedestrian di Jalan Dr. Setiabudhi mulai dari pertemuan Jalan Dr. Setiabudhi-Jalan Sukajadi hingga Sub Terminal Ledeng mencakup kondisi fasilitas pedestrian dan persoalan fasilitas pedestrian.

#### 3.2.1 Kondisi Fasilitas Pedestrian di Wilayah Studi

Berdasarkan kondisi lapangan, keadaan fasilitas pejalan kaki di Jalan Dr. Setiabudhi Kota Bandung banyak yang belum memenuhi kriteria fasilitas pejalan kaki yang telah dikemukakan **pada subbab 2.3.2**. Berikut ini fasilitas pejalan kaki yang tersedia guna pemenuhan kebutuhan para pejalan, diantaranya :

##### A. Trotoar

Salah satu fasilitas yang diperuntukan bagi pejalan kaki yaitu trotoar. Berdasarkan survey yang dilakukan kondisi trotoar terlihat buruk, ditandai dengan hal-hal sebagai berikut:

- Tidak rata permukaan jalur pejalan kaki, sehingga pejalan harus naik turun, hal ini mempersulit bagi pejalan kaki.
- Kondisi permukaan trotoar rusak, ada tiang utilitas jalan dan pohon ditengah trotoar bahkan digunakan sebagai parkir kendaraan yang menghalangi orang untuk berjalan.
- Jalur pejalan yang terlalu sempit sehingga tidak mencukupi kapasitas pejalan kaki.
- Kurangnya pelindung di sepanjang jalur pejalan kaki. Pelindung dari kecelakaan kendaraan bermotor maupun dari panas matahari dan hujan. Pelindung yang ada hanya disebagian kecil yaitu didepan mess Bank Mandiri.
- Kurangnya lebar efektif trotoar karena adanya PKL (pedegang kaki lima) yang berjualan, sehingga mempersempit ruang gerak pejalan, dan pejalan kaki terpaksa menggunakan bahu jalan dan badan jalan untuk berjalan yang menyebabkan kaadaan yang tidak teratur baik pejalan maupun kendaran bermotor.

**Tabel III.5**  
**Kodisi Trotoar di Wilayah Studi**

Titik Pengamatan	1	2	3	4	5	6
Segmen 1	•	•	•	•	•	•
Segmen 2	•	•	•	•	•	•
Segmen 3	•	•	•		•	

Sumber : Hasil Pengamatan Lapangan, 2009

• = menunjukkan kondisi jalur pejalan

1. permukaan jalan yang tidak rata
2. permukaan yang rusak
3. kurang pelindung
4. trotoar yang terlalu tinggi
5. adanya penghalang
6. adanya PKL

## B. Penyeberangan

Selain trotoar, salah satu fasilitas yang diperuntukan bagi pejalan kaki yaitu fasilitas penyeberangan. Di sepanjang Jalan Dr. Setiabudhi tepatnya diwilayah studi hanya ada 1 (satu) jembatan penyeberangan dan ada 4 (empat) *zebra cross*.

- Jembatan penyeberangan terdapat didepan KFC – surabi NHII, jembatan penyeberangan ini melayani pejalan kaki yang berada di segmen 2 yaitu pertigaan Gegerkalong Hilir sampai Gegerkalong Girang.
- *Zebra cross* terdapat disetiap titik pengamatan, segmen 1 (satu) yaitu didepan borma-SLTP 15 dan di lampu merah pertigaan Gegerkalong Hilir, segmen 2 (dua) yaitu di lampu merah pertigaan Gegerkalong Hilir dan sebelum pertigaan Gegerkalong Girang, segmen 3 (tiga) yaitu setelah pertigaan Gegerkalong Girang dan sebelum Sub Terminal Ledeng.

## C. Pelengkap Jalur Pejalan Kaki

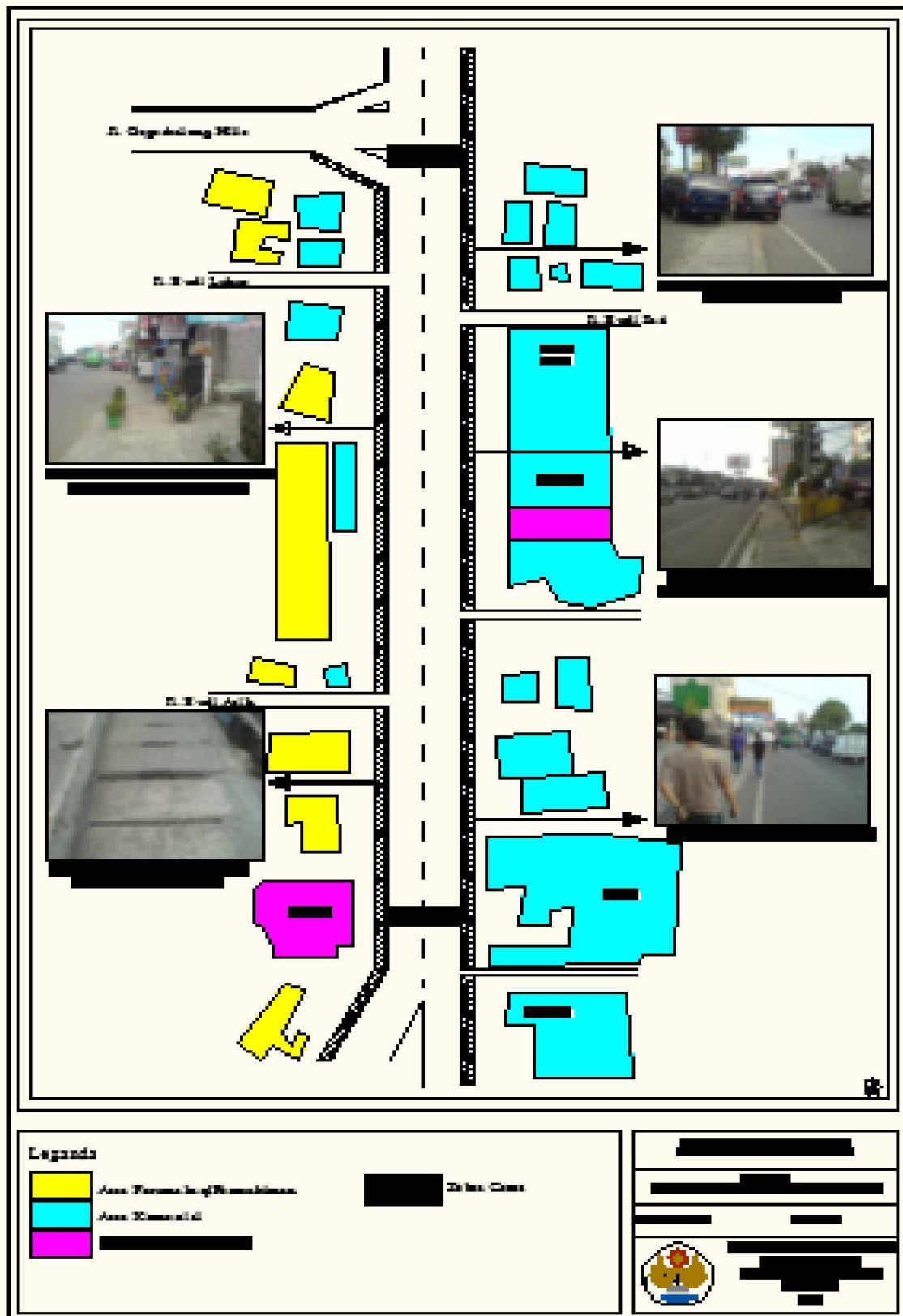
Di sepanjang Jalan Dr. Setiabudhi tepatnya diwilayah studi, fasilitas penunjang untuk pejalan kaki masih belum terlihat bahkan hampir dikatakan tidak ada, yang terlihat hanya pohon/vegetasi yang ada disebagian yaitu didepan mess Bank Mandiri dan didepan hotel setiabudhi, lampu penerangan (ada disebagian jalan dan tidak berpungsi), rambu (rambu dilarang berhenti dipertigaan Gegerkalong Hilir), pagar pembatas (ada didepan mess Bank Mandiri dan depan kampus UPI).

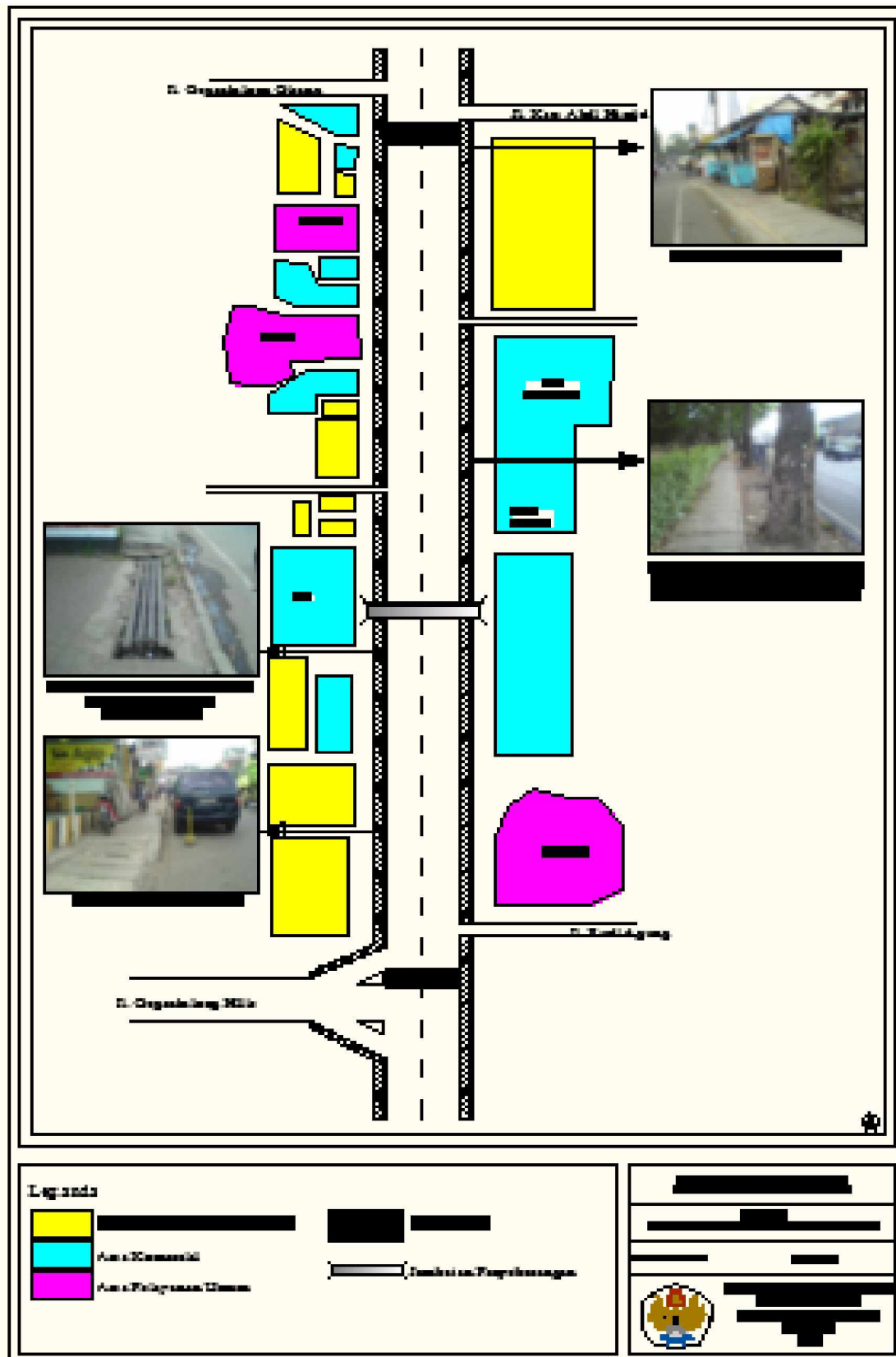
Adapun fasilitas pedestrian dapat dilihat pada **Tabel III.6**.

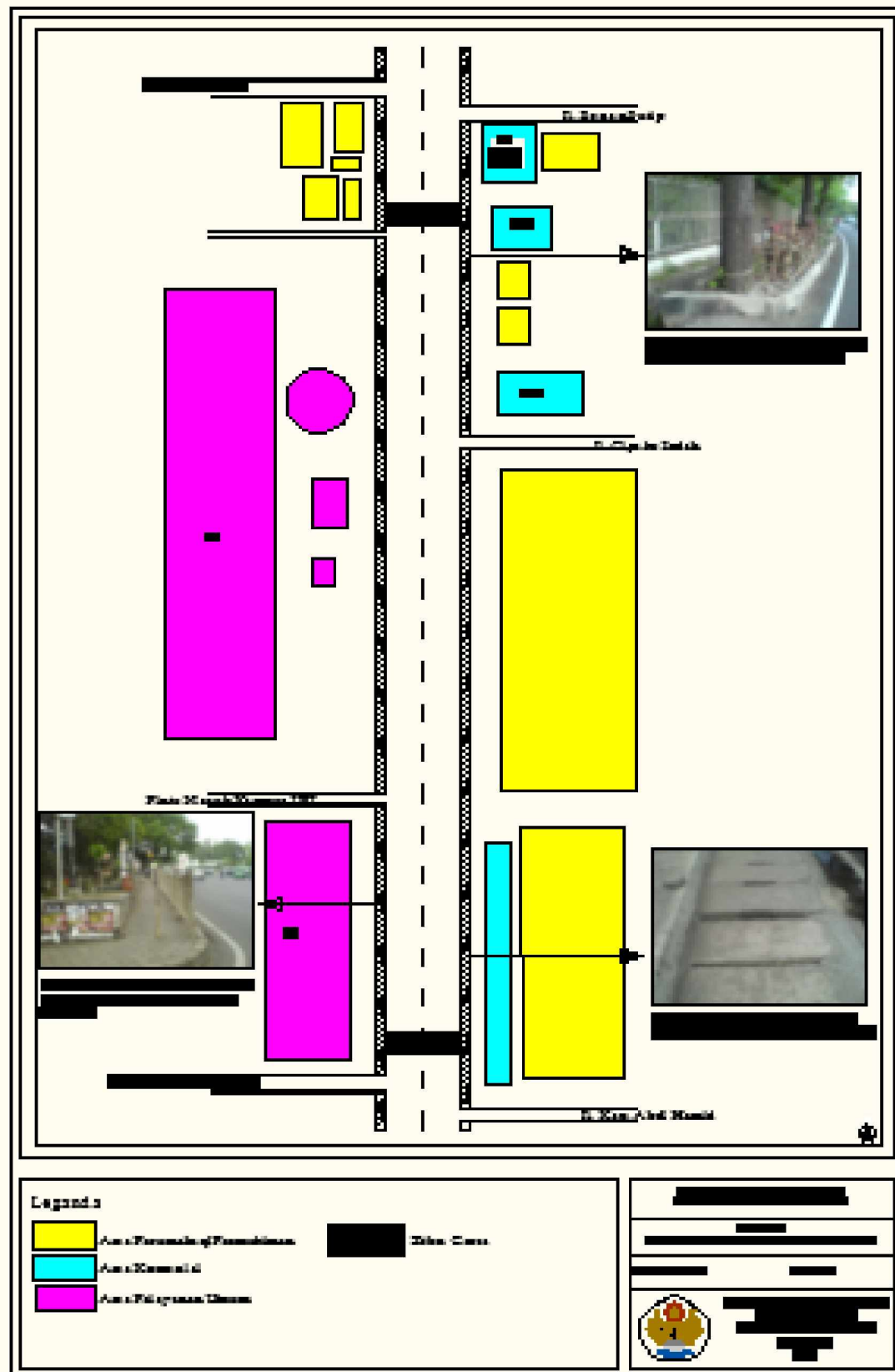
**Tabel III.6**  
**Kondisi Fasilitas Pedestrian di Wilayah Studi**

Titik Pengamatan	Trotoar				Jembatan Penyeberangan/ Zebra cross	Pelengkap Jalur Pejalan	Ket
	Miring/ Datar	Kondisi Permukaan	Tinggi Permukaan Trotoar (cm)	Lebar Efektif Trotoar (cm)			
Segmen 1	Miring, Datar	Agak renggang, terputus	20-25	110	-/2	-	Lihat gambar 3.2
Segmen 2	Miring, Datar	Sebagian berlubang tapi permukaan baik	20-25	130	1/2	Pagar pembatas (depan mess Bank Mandiri)	Lihat gambar 3.3
Segmen 3	Miring	Ada pohon, sebagian berlubang	20	100	-/2	Pagar pembatas (depan kampus UPI)	Lihat gambar 3.4

*Sumber : Survei Primer, 2009*







### 3.2.2 Persoalan Fasilitas Pedestrian di Wilayah Studi

Jalur pedestrian yang seharusnya untuk lalu lintas pejalan kaki ternyata pada beberapa lokasi terlihat dilalui sepeda motor, digunakan untuk parkir kendaraan, tempat pedagang kaki lima, tempat meletakkan pot penghijauan, tempat tiang papan reklame maupun rambu-rambu pengatur lalu lintas kendaraan, pohon, dan lain sebagainya, bisa dilihat pada **Gambar 3.5**. Akibatnya, kapasitas jalur pedestrian menyusut, dan akhirnya seperti memaksa pedestrian menggunakan badan jalan untuk jalan kaki yang berarti penurunan tingkat keamanan, pemunculan gangguan bagi arus kendaraan bermotor, serta penurunan kapasitas jalan. Pengaturan penggunaan jalur pedestrian maupun pengguna jalan yang berhubungan dengan kepentingan pedestrian seperti larangan berjalan dan parkir diatas jalur pedestrian ternyata sering dilanggar.

Penilaian jalur pedestrian dari segi estetik pun ternyata tidak memuaskan. Beberapa lapisan permukaan jalur pedestrian banyak yang terlepas atau rusak, berlubang dan menimbulkan genangan air saat hujan, kebersihan tidak terjaga, kekurangan lampu penerangan, kesulitan menemukan tempat berteduh bila hujan dan lain-lain bisa dilihat pada **Gambar 3.6**.

Kesadaran pejalan kaki akan haknya atas jalur pedestrian hampir tidak terlihat ada. Hal ini dibuktikan dari sikap mereka yang membiarkan saja segala bentuk penyelewengan penggunaan jalur pedestrian yang ditemuinya selama jalan kaki (digunakan oleh kendaraan sepeda motor, parkir kendaraan, tempat PKL, dan lain-lain). Bahkan kesadaran dan kedisiplinan untuk tetap berjalan di jalur pedestrian, menyebrang ditempat yang tersedia, dan mematuhi rambu penyeberangan dapat dikatakan tidak ada.

### Gambar 3.5

#### Penyimpangan Fungsi Ruang Jalur Pedestrian



*jalur pejalan sebagai peletakan  
pot penghijauan*



*parkir kendaraan di jalur pejalan*



*jalur pejalan di tempati oleh PKL*



*jalur pejalan berkurang  
keefektifannya*



*jalur pejalan yang terhalangi*



*jalur pejalan tidak bias digunakan*

Sumber : Hasil Pengamatan Lapangan, 2009, Terdapat di bebepa bagian sepanjang jalan Dr. Setiabudhi

### Gambar 3.6

#### Permasalahan Jalur Pedestrian



*Kondisi jalur pejalan berlubang*



*jalur pejalan terlihat gelap pada  
malam hari*



*jalur pejalan naik turun sehingga  
tidak nyaman dilalui*



*Jalur pejalan terlihat buruk*



*penempatan rambu lalu lintas*



*jalur pejalan terlihat buruk*

Sumber : Hasil Pengamatan Lapangan, 2009, Terdapat di bebepa bagian sepanjang jalan Dr. Setiabudhi



### 3.3 Karakteristik Pengguna Jalan di Jalan Dr. Setiabudhi

Karakteristik pengguna jalan yang ada di wilayah studi yang akan dibahas yaitu karakteristik arus pejalan kaki dan karakteristik pejalan kaki, dibahas dibawah ini.

#### 3.3.1 Karakteristik Arus Pejalan kaki di Wilayah Studi

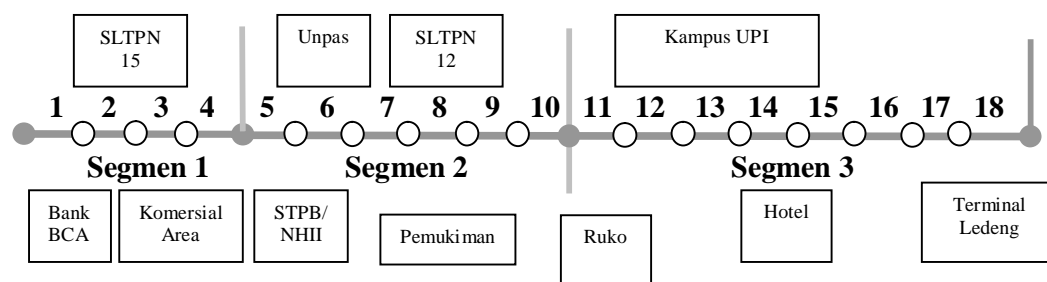
Karakteristik arus pejalan kaki yang ada di wilayah studi yaitu arus pejalan trotoa dan arus pejalan penyeberangan yang akan dibahas dibawah ini.

##### A. Arus Pejalan Trotoar

Arus pejalan kaki yang ada di wilayah studi menjadi dasar pertimbangan seberapa besar pejalan yang melakukan perjalanan, akan dibahas dibawah ini. Untuk mengetahui arus pejalan di Jalan Dr. Setiabudhi Kota Bandung, dilakukan dengan suvey TC (*traffic counting*) pejalan kaki, yang ditentukan di **3 titik** pengamatan dan dilakukan perhitungan per 100 meter di tiap segmen selama 15 menit, adapun perhitungan tingkat arus pejalan yaitu **segmen 1** mulai dari pertemuan Jalan Dr. Setiabudhi-Jalan Sukajadi sampai pertigaan Jalan Gegerkalong Hilir, **segmen 2** mulai dari pertigaan Jalan Gegerkalong Hilir sampai pertigaan Jalan Gegerkalong Girang, **segmen 3** mulai dari pertigaan Jalan Gegerkalong Girang sampai pertigaan Jalan Sersan Bajuri (Sub Terminal Ledeng), Ketiga titik pengamatan tersebut dapat dilihat pada **Gambar 3.7**.

**Gambar 3.7**

**Titik Pengamatan Survey TC (*traffic counting*) Wilayah studi**



Arus pejalan kaki dilihat dari fasilitas pejalan yang layak yang memenuhi kriteria transportasi secara umum, yaitu aman, nyaman, dan lancar. Untuk mengetahui tingkat pergerakan pada waktu perjalanan, maka perhitungan yang dilakukan setiap hari, untuk lebih jelasnya mengenai hasil perhitungan tingkat pejalan kaki waktu jam puncak dapat dilihat pada **Tabel III.7**, dan **Tabel III.8**, dibawah ini.

**Tabel III.7**  
**Volume Pejalan Kaki Hari Biasa (senin-jumat)**  
**Perhitungan Dilakukan Per 15 Menit**

Waktu Pengamatan	Jam	Hari Biasa (senin-jumat)					
		Segmen 1		Segmen 2		Segmen 3	
		Sisi kanan	Sisi kiri	Sisi kanan	Sisi kiri	Sisi kanan	Sisi kiri
Jam Puncak Pagi	07.00-07.15	40	38	35	38	35	32
	07.15-07.30	41	41	39	36	38	32
	07.30-07.45	40	39	40	38	34	33
	07.45-08.00	42	40	42	38	35	33
	08.00-08.15	40	39	38	39	33	34
	08.15-08.30	43	40	41	39	33	35
	08.30-08.45	41	42	42	41	38	36
	08.45-09.00	42	38	42	43	36	35
	Total	329	317	319	312	282	270
Jam Puncak Siang	11.00-11.15	42	43	45	38	37	33
	11.15-11.30	41	45	43	41	37	33
	11.30-11.45	44	45	44	39	38	34
	11.45-12.00	44	44	43	42	37	33
	12.00-12.15	43	46	45	47	39	37
	12.15-12.30	46	47	42	45	38	36
	12.30-12.45	51	45	46	46	35	36
	12.45-13.00	49	43	43	42	38	38
	Total	360	358	351	340	299	280
Jam Puncak Sore	16.00-16.15	47	45	44	45	36	34
	16.15-16.30	48	46	44	47	36	37
	16.30-16.45	52	48	46	48	36	36
	16.45-17.00	54	47	47	48	39	35
	17.00-17.15	58	57	49	51	38	35
	17.15-17.30	57	56	51	53	39	36
	17.30-17.45	<b>61</b>	58	<b>52</b>	52	<b>40</b>	<b>38</b>
	17.45-18.00	58	<b>59</b>	<b>52</b>	<b>54</b>	39	<b>38</b>
	Total	435	416	385	398	303	289

Sumber : Hasil Pengamatan Lapangan, 2009

**Tabel III.8**  
**Volume Pejalan Kaki Akhir Pekan (sabtu-minggu)**  
**Perhitungan Dilakukan Per 15 Menit**

Waktu Pengamatan	Jam	Akhir Pekan (sabtu-minggu)					
		Segmen 1		Segmen 2		Segmen 3	
		Sisi kanan	Sisi kiri	Sisi kanan	Sisi kiri	Sisi kanan	Sisi kiri
Jam Puncak Pagi	07.00-07.15	35	35	36	38	32	26
	07.15-07.30	38	38	37	36	33	28
	07.30-07.45	34	36	36	38	31	30
	07.45-08.00	35	37	38	38	35	25
	08.00-08.15	33	38	38	39	32	24
	08.15-08.30	33	36	39	39	34	25
	08.30-08.45	38	38	41	41	36	31
	08.45-09.00	36	38	40	45	35	35
	Total	282	296	305	314	268	224
Jam Puncak Siang	11.00-11.15	43	41	37	39	33	29
	11.15-11.30	44	38	38	41	34	31
	11.30-11.45	45	38	38	40	32	32
	11.45-12.00	45	40	41	42	33	34
	12.00-12.15	46	39	44	47	34	33
	12.15-12.30	42	40	43	45	36	32
	12.30-12.45	41	42	47	46	33	31
	12.45-13.00	42	41	43	42	34	30
	Total	348	319	331	342	269	252
Jam Puncak Sore	16.00-16.15	46	45	44	45	34	34
	16.15-16.30	47	44	44	43	35	34
	16.30-16.45	47	47	46	44	36	35
	16.45-17.00	47	47	47	46	37	36
	17.00-17.15	48	46	49	49	36	36
	17.15-17.30	51	49	51	53	38	36
	17.30-17.45	52	52	52	55	41	38
	17.45-18.00	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>53</b>	<b>57</b>	<b>42</b>	<b>40</b>
	Total	392	384	386	392	299	289

Sumber : Hasil Pengamatan Lapangan, 2009

Berdasarkan hasil pengamatan lapangan yang terlihat pada tabel III.7 dan tabel III.8 bahwa :

- § Hari biasa untuk volume pejalan kaki tertinggi pada segmen 1 mencapai 61 orang/15 menit pada sore hari, sedangkan volume pejalan kaki tertinggi pada segmen 2 mencapai 54 orang/15 menit pada sore hari, dan volume pejalan kaki tertinggi pada segmen 3 mencapai 40 orang/15 menit pada sore hari.
- § Akhir pekan untuk volume pejalan kaki tertinggi pada segmen 1 mencapai 54 orang/15 menit pada sore hari, sedangkan volume pejalan kaki tertinggi pada segmen 2 mencapai 57 orang/15 menit pada sore hari, dan volume pejalan kaki tertinggi pada segmen 3 mencapai 42 orang/15 menit pada sore hari.

## B. Arus Pejalan Penyeberangan

Di sepanjang Jalan Dr. Setiabudhi tepatnya diwilayah studi hanya ada 1 (satu) jembatan penyeberangan dan ada 4 (empat) *zebra cross*, berdasarkan survey yang dilakukan :

- 1) Jembatan penyeberangan terdapat didepan KFC – surabi NHII, jembatan penyeberangan ini melayani pejalan kaki yang berada di segmen 2 yaitu pertigaan Gegerkalong Hilir sampai pertigaan Gegerkalong Girang.
  - Jembatan penyeberangan yang ada pada kondisinya cukup baik, tetapi pada situasi yang ada pejalan kaki tidak menggunakan jembatan penyeberangan saat menyeberang jalan.

**Gambar 3.8**

### Jembatan Penyeberangan Yang Kurang Efektif Penggunaannya



2) *Zebra cross* terdapat di setiap titik pengamatan, segmen 1 (satu) yaitu didepan borma-SLTP 15 dan di lampu merah pertigaan Gegerkalong Hilir, segmen 2 (dua) yaitu di lampu merah pertigaan Gegerkalong Hilir dan sebelum pertigaan Gegerkalong Girang, segmen 3 (tiga) yaitu setelah pertigaan Gegerkalong Girang dan sebelum Sub Terminal Ledeng.

- Untuk *zebra cross* hanya dinilai keefektifan penggunaannya saja. Pada situasi yang ada banyak pengguna jalan tidak menggunakan *zebra cross* saat menyeberang jalan dengan alasan agar tidak terlalu jauh sampai tempat tujuan yaitu langsung menyeberang dengan jalur terdekat.

**Gambar 3.9**

**Penyeberangan Yang Tidak Menggunakan Zebra cross**



### **3.3.2 Karakteristik Pejalan Kaki di Wilayah Studi**

Untuk mengetahui karakteristik pejalan kaki di wilayah studi dilakukan pengambilan sampel kuesioner untuk pejalan kaki adalah sebagai berikut :

#### **1. Identitas Pejalan Kaki**

Dalam melakukan perjalanan identitas responden bermacam-macam, dari nama, asal, jenis kelamin, usia, dan jenis pekerjaan, selain itu pula ada banyak keperluan yang dilakukan pejalan. Hasil kuesioner yang telah disebarkan menunjukkan bahwa pengguna jalan sebagian besar terdiri dari usia muda (mulai dari usia 15-35 tahun) dan jenis pekerjaan sebagian besar terdiri dari pelajar/mahasiswa. Berikut ini akan diuraikan identitas pejalan berdasarkan kuesioner terhadap identitas pengguna jalan di wilayah studi dalam **Tabel III.9**, **Tabel III.10**, dan **Tabel III.11**.

**Tabel III.9**  
**Kelompok Usia dan Jenis Kelamin**

No	Usia	Jumlah dan Persentase					
		L	%	P	%	Total	%
1	< 15 tahun	7	14	5	10	12	24
2	16-25 tahun	12	24	10	20	22	44
3	26-35 tahun	6	12	5	10	11	22
4	36-45 tahun	2	4	2	4	4	8
5	> 45 tahun	1	2	-	-	1	2
Total		28	56	22	44	50	100

*Sumber : Hasil Kompilasi Kuesioner, 2009*

**Tabel III.10**  
**Status Pernikahan**

No	Status Pernikahan	Jumlah dan Persentase	
		Jumlah	%
1	Menikah	12	24
2	Belum Menikah	38	76
Total		50	100

*Sumber : Hasil Kompilasi Kuesioner, 2009*

**Tabel III.11**  
**Jenis Pekerjaan**

No	Pekerjaan	Jumlah dan Persentase	
		Jumlah	%
1	Pegawai Negeri Sipil (PNS)	7	14
2	Pegawai Swasta	13	26
3	Pedagang	8	16
4	Pelajar/Mahasiswa	18	36
5	Ibu Rumah Tangga	4	8
Total		50	100

*Sumber : Hasil Kompilasi Kuesioner, 2009*

## **2. Karakteristik Pergerakan Pejalan Kaki**

Ø Dari hasil kuesioner, karakteristik pergerakan pejalan kaki secara umum adalah sebagai berikut :

### **A. Jumlah Teman Perjalanan**

Dalam melakukan perjalanan, responden lebih sering berjalan rombongan daripada berjalan sendiri, perbandingan perjalanan yang dilakukan sendiri dan rombongan dapat dilihat pada **Table III.12**.

**Table III.12**  
**Perilaku Berjalan**

No	Teman Berjalan	Jumlah	Persentase (%)
1	Sendiri	22	44
2	Rombongan	28	56
Total		50	100

*Sumber : Hasil Kompilasi Kuesioner, 2009*

Jumlah rombongan yang sering dijadikan teman perjalanan sebagian besar 2-3 orang. Persentase jumlah teman perjalanan dapat dilihat pada **Table III.13** dibawah ini.

**Table III.13**  
**Jumlah Teman Perjalanan**

No	Jumlah Teman Perjalanan	Jumlah	Persentase (%)
1	2-3 orang	17	60,7
2	4-5 orang	7	25
3	> 5 orang	4	14,3
Total		28	100

*Sumber : Hasil Kompilasi Kuesioner, 2009*

#### B. Asal dan Tujuan Dalam Melakukan Perjalanan

Menurut hasil kuesioner responden sebagian besar didominasi oleh pelajar/mahasiswa dan pegawai swasta, untuk asal perjalanan responden yaitu dari tempat tinggal/kontrakan/kostan, dapat dilihat pada **Table III.14** sebagai berikut.

**Table III.14**  
**Tujuan/Motivasi Dalam Melakukan Perjalanan**

No	Tujuan	Jumlah	Persentase (%)
1	Bekerja	16	32
2	Sekolah/Kuliah	18	36
3	Rekreasi	2	4
4	Belanja	8	16
5	Lain-lain	6	12
Total		50	100

*Sumber : Hasil Kompilasi Kuesioner, 2009*

Dalam melakukan perjalanan menurut hasil kuesioner responden sebagian besar merasa tidak aman dan tidak nyaman saat berjalan dengan alasan bermacam-macam, diantaranya takut tertabrak kendaraan bermotor, menabrak pohon/tiang utilitas jalan yang tidak beraturan, trotoar yang sempit, banyak hambatan ketika berjalan (seperti PKL, trotoar berlubang atau naik turun, terhalang, dsb), dan kotor bahkan dikatakan bahwa fasilitas pejalan kaki yang ada tidak baik untuk digunakan.

Ø Dari hasil kuesioner, karakteristik pergerakan pejalan kaki secara khusus adalah sebagai berikut :

#### A. Pejalan Kaki Menggunakan Trotoar

Dalam melakukan perjalanan, responden yang berjalan ditrotoar sebagian besar menganggap lebih aman walaupun banyak hambatan, ada pula yang berjalan dibahu jalan dengan alasan lebih leluasa untuk menghindari hambatan, tetapi hal yang paling tidak disukai pejalan kaki adalah ketidaknyamanan dalam berjalan ditrotoar karena banyak hambatan dan menghalangi keleluasaan bergerak akibat trotoar yang dinilai sempit dengan berbagai alasan. Alasan pemilihan jalur berjalan dapat dilihat pada **Table III.15** dibawah ini.

**Table III.15**  
**Pemilihan Jalur Berjalan dan Alasannya**

Alasan	Pemilihan Jalur Berjalan				
	Data	Trotoar	Bahu Jalan	Badan Jalan	Total
Lebih Leluasa	Jumlah	8	5	2	15
	Persen	16 %	10 %	4 %	30 %
Lebih Aman	Jumlah	13	2	2	17
	Persen	26 %	4 %	4 %	34 %
Lebih Nyaman	Jumlah	11	1	1	13
	Persen	22 %	2 %	2 %	26 %
Lain-lain	Jumlah	5	-	-	5
	Persen	10 %	0 %	0 %	10 %
Total Jumlah		37	8	5	50
Total Persen		74 %	16 %	10 %	100 %

*Sumber : Hasil Analisis 2009*

#### B. Pejalan kaki menggunakan penyeberangan

Untuk menyeberang, jarak terpendek ke tempat tujuan lebih menjadi pertimbangan daripada pertimbangan arus kendaraan yang lewat. Hal ini terbukti dari penggunaan jembatan penyeberangan untuk penyeberangan yang hanya dipakai oleh sebagian kecil pejalan kaki bahkan tidak sama sekali, dan ada juga penyeberang yang asal menyeberang tidak pada zebra cross, dapat dilihat pada **Table III.16** dibawah ini.

**Table III.16**  
**Alasan Dalam Menyeberang Jalan**

Alasan	Pengguna Jembatan Penyeberangan/zebra cross				
	Data	Ya	Tidak	Kadang-kadang	Total
Jarak Lebih Dekat ke Tempat Tujuan	Jumlah	6	4	2	12
	Persen	12 %	8 %	4 %	24 %
Jembatan Penyeberangan Terlalu Jauh	Jumlah	4	11	1	16
	Persen	8 %	22 %	2 %	32 %



Alasan	Pengguna Jembatan Penyeberangan/zebra cross				
	Data	Ya	Tidak	Kadang-kadang	Total
Tidak tersedia zebra cross	Jumlah	3	7	1	11
	Persen	6 %	14 %	2 %	22 %
Tidak ada kekhususan	Jumlah	2	3	-	5
	Persen	4 %	6 %	0 %	10 %
Lain-lain	Jumlah	1	4	1	6
	Persen	2 %	8 %	2 %	12 %
Total Jumlah		16	29	5	50
Total Persen		32 %	58 %	10 %	100 %

Sumber : Hasil Kompilasi Kuesioner, 2009

### 3. Kriteria dan Komponen Dalam Perancangan Fasilitas Pedestrian

Kriteria dan komponen dalam perancangan fasilitas pedestrian dilihat dari segi keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan keindahan, dapat dilihat sebagai berikut :

Ø Daftar pertanyaan 1

**Table III.17**  
**Penilaian Kriteria dan Komponen**

Kriteria	Komponen	Keterangan										Jumlah	Total (%)
		STB	%	TB	%	Bs	%	B	%	SB	%		
Keselamatan	Jalur Pejalan	11	22	18	36	15	30	6	12	0	0	50	100
	Rambu-Rambu	9	18	13	26	21	42	7	14	0	0	50	100
Total		20	40	31	62	36	72	13	26	0	0	100	200
Keamanan	Jalur Pejalan	6	12	21	42	8	16	13	26	2	4	50	100
	Parkir	8	16	10	20	18	36	12	24	2	4	50	100
	Fasilitas Pendukung	15	30	18	36	13	26	4	8	0	0	50	100
Total		29	58	49	98	39	78	29	58	4	8	150	300
Kenyamanan	Sirkulasi	10	20	18	36	14	28	7	14	1	2	50	100
	Fasilitas Pendukung	9	18	18	36	18	36	5	10	0	0	50	100
Total		19	38	36	72	32	64	12	24	1	2	100	200
Keindahan	Fasilitas Pendukung	14	28	11	22	21	42	4	8	0	0	50	100
Total		14	28	11	22	21	42	4	8	0	0	50	100

Sumber : Hasil Kompilasi Kuesioner, 2009

Keterangan nilai :

5 = Sangat Baik (SB)

4 = Baik (B)

3 = Biasa (Bs)

2= Tidak Baik (TB)

1 = Sangat Tidak Baik (STB)